



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ **Αρ. Φύλλου 1049**

25 Αυγούστου 2000

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. 3261/128 (1)

Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 1999/102 της Επιτροπής της 15ης Δεκεμβρίου 1999 σχετικά με την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ του Συμβουλίου όσον αφορά τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ρύπανσης του αέρα από τις εκπομπές των οχημάτων με κινητήρα.

**ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ-
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ-
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

Έχοντας υπόψη τις διατάξεις:

1. Των άρθρων 15, 84 παρ. 2 και 88 παρ. 2 του Κ.Ο.Κ. που κυρώθηκε με το Ν. 2696/99 (Α΄ 57) «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας».

2. Του δευτέρου άρθρου του Ν. 2077/1992 (Α΄ 136) «Κύρωση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και των σχετικών πρωτοκόλλων και δηλώσεων που περιλαμβάνονται στην Τελική πράξη».

3. Των άρθρων 1 παρ. 1 και 3 του Ν. 1338/83 (Α΄ 34) «εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου», όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 6 του Ν. 1440/84 (Α΄ 70) «Συμμετοχή της Ελλάδος στο κεφάλαιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητος Άνθρακος και Χάλυβος και του Οργανισμού ΕΥΡΑΤΟΜ» και του άρθρου 65 του Ν. 1892/90 (Α΄ 101).

4. Του άρθρου 29Α του Ν. 1558/85 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα»(Α΄ 137) που προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (Α΄ 154) και αντικαταστάθηκε από το άρθρο 1, παρ.2α του Ν. 2469/1997 (Α΄ 38).

5. Της ΚΥΑ 12651/1984 (Β΄ 679) «Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 20ης Μαρτίου 1970 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των Κρατών μελών που αφορούν τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της μόλυνσης του αέρα από τα αέρια που προέρχονται από κινητήρες με τους οποίους είναι εφοδιασμένα τα οχήματα με κινητήρα, όπως τροποποιήθηκε από τις οδηγίες 74/290/ΕΟΚ, 77/102/ΕΟΚ, 78/655/ΕΟΚ και 83/351/ΕΟΚ».

6. Της ΚΥΑ 28433/2448/1992 (Β΄ 542) «Μέτρα για τον περιορισμό των εκπομπών αερίων ρύπων οχημάτων με κινητήρα σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις των οδηγιών 88/76/ΕΟΚ, 88/436/ΕΟΚ, 89/458/ΕΟΚ, 89/491/ΕΟΚ και 91/441/ΕΟΚ».

7. Της ΚΥΑ 33976/3189/1993 (Β΄ 822) «Τροποποίηση της Υ-28433/2448/2.7.1992 απόφασης των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Εργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β΄ 542) που αφορά τα μέτρα για τον περιορισμό των εκπομπών αερίων ρύπων των οχημάτων με κινητήρα, σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις της Οδηγίας 93/59/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 28ης Ιουνίου 1993».

8. Της ΚΥΑ 6765/511/1995 (Β΄ 194) «Τροποποίηση της ΚΥΑ 28433/2448/2.7.92 (Β΄ 542) όπως τροποποιήθηκε από την ΚΥΑ 33976/3189/7.10.93 (Β΄ 822) των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Εργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών που αφορά τα μέτρα για τον περιορισμό των εκπομπών αερίων ρύπων των οχημάτων με κινητήρα σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 94/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Μαρτίου 1994».

9. Της ΚΥΑ 29086/2294/1996 (Β΄ 1193) «Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 96/44/ΕΚ της Επιτροπής της 1ης Ιουλίου 1996 για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ του Συμβουλίου περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα προς λήψη μέτρα κατά της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις εκπομπές μηχανοκινήτων οχημάτων».

10. Της ΚΥΑ 38377/3077/1997 (Β΄ 201) «Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 96/69/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 8ης Οκτωβρίου 1996 για την τροποποίηση της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ρύπανσης του αέρα από τις εκπομπές οχημάτων με κινητήρα».

11. Της ΚΥΑ 4179/346/2000 (Β΄ 182) «Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 98/69/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Οκτωβρίου 1998 για την τροποποίηση της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις εκπομπές οχημάτων με κινητήρα».

12. Της ΚΥΑ 5535/459/1999 (Β΄ 370) «Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 98/77/ΕΚ της Επιτροπής της 2ας Οκτωβρίου 1998 για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών όσον αφορά τα μέτρα που επιβάλλεται να ληφθούν για την καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από εκπομπές μηχανοκίνητων οχημάτων».

Το γεγονός ότι από διατάξεις της απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Σκοπός

Η παρούσα απόφαση αποσκοπεί στη συμμόρφωση της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 1999/102/ΕΚ της Επιτροπής της 15ης Δεκεμβρίου 1999 σχετικά με την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ του Συμβουλίου όσον αφορά τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ρύπανσης του αέρα από τις εκπομπές των οχημάτων με κινητήρα που δημοσιεύθηκε στην Ελληνική γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων με αριθμ. L 334 της 28.12.1999 (σελίδες 43 έως και 50).

Άρθρο 2

Τροποποίηση Παραρτημάτων

Τα παραρτήματα Ι, VI, Χ και ΧΙ της ΚΥΑ 12651/1984 (Β΄ 679) όπως ισχύουν, τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας.

Άρθρο 3

Τελικές διατάξεις

Προσαρτάται και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παρούσας το κατωτέρω παράρτημα

Η παρούσα απόφαση ισχύει από την ημέρα της δημοσίευσής της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 30 Ιουλίου 2000

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΓΙΑΝΝΟΣ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΚΩΣΤΑΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I, VI, X ΚΑΙ XI ΤΗΣ ΚΥΑ 12651/1984 (Β679)

Α. Το παράρτημα Ι τροποποιείται ως εξής:

1. Το σημείο 5.1.4.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο καμένο:

«5.1.4.1. Κάθε όχημα με υπολογιστή ελέγχου εκπομπών πρέπει να περιλαμβάνει μέσα αποτροπής τροποποιήσεων, εκτός όσων επιτρέπει ο κατασκευαστής. Ο κατασκευαστής επιτρέπει τροποποιήσεις εφόσον αυτές είναι αναγκαίες για τη διάγνωση, τη συστήρηση, την επιθεώρηση, την αναδιάταξη ή την επισκευή του οχήματος. Πρέπει να καθίσταται δύσκολη η παραποίηση τυχόν επαναπρογραμματιζομένων κωδικών υπολογιστή ή παραμέτρων λειτουργίας και η προστασίας τους να είναι τουλάχιστον του επιπέδου των διατάξεων του προτύπου ISO DIS 15031-7, του Οκτωβρίου του 1998 (SAE J2186 του Οκτωβρίου 1996) με την προϋπόθεση ότι η ανταλλαγή διασφάλισης διεξάγεται με τη χρήση των πρωτοκόλλων και του διαγνωστικού συνδετήρα όπως προδιαγράφεται στο σημείο 6.5 του παραρτήματος XI προσάρτημα 1. Τυχόν αφαιρέσιμες μικροπλακέτες μνήμης για διακρίβωση του συστήματος πρέπει να ευρίσκονται εντός χυτής θήκης, εγκιβωτισμένες σε σφραγισμένο περιέκτη ή να προστατεύονται από ηλεκτρονικούς αλγορίθμους και να μην είναι δυνατόν να αντικατασταθούν χωρίς τη χρήση ειδικών εργαλείων και διαδικασιών.»

2. Το σημείο 5.1.4.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5.1.4.5. Οι κατασκευαστές που χρησιμοποιούν προγραμματιζόμενα συστήματα κωδικών υπολογιστή (π.χ. Electrical Erasable Programmable Read-Only Memory, EEPROM) πρέπει να αποτρέπουν κάδε άνευ αδείας επαναπρογραμματισμό. Οι κατασκευαστές πρέπει να χρησιμοποιούν προηγμένες στρατηγικές προστασίας από παραποιήσεις. και να προβλέπουν χαρακτηριστικά προστασίας από εγγραφή τα οποία να καθιστούν αναγκαία την ηλεκτρονική πρόσβαση σε υπολογιστή εκτός οχήματος που διατηρεί ο κατασκευαστής. Οι αρμόδιες αρχές εγκρίνουν μεθόδους που παρέχουν κατάλληλο επίπεδο προστασίας από την παραποίηση.»

3. Τα σημεία 8.1 έως 8.4 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«8.1. Οχήματα με κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης.

Από την 1η Ιανουαρίου 2000 για τους νέους τύπους, και από την 1η Ιανουαρίου 2001 για όλους τους τύπους, τα οχήματα της κατηγορίας M_1, εξαιρουμένων των σχημάτων των οποίων η μέγιστη μάζα υπερβαίνει τα 2.500 kg, και τα οχήματα της N_1, της κλάσης Ι πρέπει να είναι εφο-

διασμένα με ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης (OBD) για τον έλεγχο των εκπομπών σύμφωνα με παράρτημα XI.

Από την 1 η Ιανουαρίου 2001 για τους νέους τύπους και από την 1η Ιανουαρίου 2002 για όλους τους τύπους, τα οχήματα της κατηγορίας N_1, των κλάσεων II και III και τα οχήματα της κατηγορίας M_1, των οποίων η μέγιστη μάζα υπερβαίνει τα 2 500 kg, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης (OBD) για τον έλεγχο των εκπομπών σύμφωνα με το παράρτημα XI.

8.2. Οχήματα με κινητήρες ανάφλεξης δια συμπιέσεως.

Οχήματα της κατηγορίας M_1, εκτός:

- των οχημάτων που είναι σχεδιασμένα έτσι ώστε να μεταφέρουν άνω των έξι επιβατών μαζί με τον οδηγό,
- των οχημάτων των οποίων η μέγιστη μάζα υπερβαίνει τα 2500 kg,

από την 1 η Ιανουαρίου 2003 για τους νέους τύπους, και από την 1 η Ιανουαρίου 2004 για όλους τους τύπους, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με σύστημα OBD σύμφωνα με το παράρτημα XI.

Εφόσον οι νέοι τύποι οχημάτων εξοπλισμένων με κινητήρες ανάφλεξης δια συμπιέσως, που θα τεθούν σε λειτουργία πριν την εν λόγω ημερομηνία, είναι εφοδιασμένοι με συστήματα OBD, ισχύουν οι διατάξεις των σημείων 6.5.3 έως 6.5.3.6 του παραρτήματος XI προσάρτημα 1.

8.3. Οχήματα με κινητήρες ανάφλεξης δια συμπιέσεως εξαιρούμενων από το σημείο 8.2

Από την 1η Ιανουαρίου 2005 για τους νέους τύπους, και από την 1η Ιανουαρίου για όλους τους τύπους, τα οχήματα της κατηγορίας M_1, που εξαιρούνται από το σημείο 8.2 και είναι εξοπλισμένα με κινητήρες ανάφλεξης δια συμπιέσεως και των οποίων η μάζα υπερβαίνει τα 2.500 kg, και τα οχήματα της κατηγορίας N_1, της κλάσης I που είναι εξοπλισμένα με κινητήρες ανάφλεξης δια συμπιέσεως, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ενσωματωμένα συστήματα διάγνωσης OBD για τον έλεγχο των εκπομπών σύμφωνα με το παράρτημα XI.

Από την 1η Ιανουαρίου 2006 για τους νέους τύπους, και από την 1η Ιανουαρίου 2007 για όλους τους τύπους, τα σχήματα της κατηγορίας N_1, των κλάσεων II και III που είναι εξοπλισμένα με κινητήρες ανάφλεξης δια συμπιέσως και τα οχήματα της κατηγορίας M_1, που είναι εξοπλισμένα με κινητήρες ανάφλεξης δια συμπιέσως και των οποίων η μέγιστη μάζα υπερβαίνει τα 2.500 kg, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ενσωματωμένα συστήματα διάγνωσης (OBD) για τον έλεγχο των εκπομπών σύμφωνα με το παράρτημα XI.

Εφόσον οχήματα, εξοπλισμένα με κινητήρες ανάφλεξης δια συμπιέσεως και εφοδιασμένα με συστήματα OBD, τεθούν σε κυκλοφορία πριν από τις ημερομηνίες που αναφέρονται στο παρόν σημείο, ισχύουν οι διατάξεις των σημείων 6.5.3 έως 6.5.3.5 του παραρτήματος XI προσάρτημα 1.

8.4. Οχήματα άλλων κατηγοριών

Τα οχήματα άλλων κατηγοριών ή οχήματα των κατηγοριών M_1, και N_1, που δεν καλύπτονται από το σημείο 8.1, 8.2 ή 8.3, είναι δυνατόν να εφοδιάζονται με σύστημα OBD. Στην περίπτωση αυτή ισχύουν τα σημεία 6.5.3 έως 6.5.3.6 του παραρτήματος XI προσάρτημα 1.»

Β. Στο παράρτημα VI προσάρτημα 2:

Ο πίνακας με τίτλο «Ημερήσια καμπύλη θερμοκρασιών περιβάλλοντος για τη διακρίβωση του θαλάμου και την δοκιμή ημερήσιων εκπομπών» αντικαθίσταται από τον ακόλουθο πίνακα:

«Ημερήσια καμπύλη θερμοκρασιών περιβάλλοντος για τη διακρίβωση του θαλάμου και την δοκιμή ημερήσιων εκπομπών

Χρόνος (ώρες)		Θερμοκρασία (°C)
Διακρίβωση	Δοκιμή	
13	0/24	20
14	1	20,2
15	2	20,5
16	3	21,2
17	4	23,1
18	5	25,1
19	6	27,2
20	7	29,8
21	8	31,8
22	9	33,3
23	10	34,4
24/0	11	35
1	12	34,7
2	13	33,8
3	14	32
4	15	30
5	16	28,4
6	17	26,9
7	18	25,2
8	19	24
9	20	23
10	21	22
11	22	20,8
12	23	20,2»

Γ. Το παράρτημα X τροποποιείται ως εξής

1. Ο πίνακας στο σημείο 1.8 αντικαθίσταται από τον ακόλουθο πίνακα:

«Τύπος I	CO (g/km)	THC (*) (g/km)	NO_x (g/km)	THC+NO_x (*) (g/km)	Αιωρούμενα (*) (g/km)
Μετρούμενος					
με FD					

2. Τα σημεία 1.8.1 έως 1.8.5 μετατρέπονται σε σημεία 1.8.2 έως 1.8.6.

3. Η υποσημείωση «(4)» στα σημεία 1.8.3.1 έως 1.8.3.4 μετατρέπεται σε υποσημείωση «(3)».

Η υποσημείωση «(5)» στα σημεία 1.8.3.5 έως 1.8.3.8 μετατρέπεται σε υποσημείωση «(2)».

Οι υποσημειώσεις «(4)» και «(5)» διαγράφονται.

Δ. Το παράρτημα XI τροποποιείται ως εξής:

1. Αφορά μόνο το κείμενο στην αγγλική γλώσσα.

2. Αφορά μόνο το κείμενο στην πορτογαλική γλώσσα.

3. Προστίθεται το ακόλουθο σημείο «2.20:

«2.20 «Ελάττωμα» νοείται, για τα συστήματα OBD ενός οχήματος, ότι έως δύο ανεξάρτητα δομικά μέρη ή συστήματα που παρακολουθούνται περιέχουν προσωρινά ή μόνιμα χαρακτηριστικά λειτουργίας τα οποία μειώνουν την άλλως αποτελεσματική παρακολούθηση μέσω του OBD αυτών των δομικών μερών ή συστημάτων ή ότι δεν πληρούν όλες τις υπόλοιπες αναλυτικές απαιτήσεις για τα OBD. Η έγκριση τύπου, η ταξινόμηση και η πώληση οχημάτων με τέτοιου είδους ελαττώματα επιτρέπεται βάσει των απαιτήσεων του σημείου 4 του παρόντος παραρτήματος.»

4. Το σημείο 3.1.1 τροποποιείται ως εξής:

3.1.1. Η πρόσβαση στο σύστημα OBD που απαιτείται για την επιθεώρηση, τη διάγνωση, τη συντήρηση ή την επισκευή του οχήματος πρέπα να είναι απεριόριστη και τυποποιημένη. Όλοι οι κωδικοί σφάλματος που σχετίζονται με τις εκπομπές πρέπει να ανταποκρίνονται στο σημείο 6.5.3.4 του προσαρτήματος 1 του παρόντος παραρτήματος.»

5. Το σημείο 3.2.2.2 τροποποιείται ως εξής:

«3.2.2.2. Όταν ένας κατασκευαστής είναι σε θέση να αποδείξει στις αρχές ότι η ανίχνευση υψηλότερων ποσοστών διαλείψεων εξακολουθεί να μην είναι εφικτή, ή ότι η διάλειψη δεν μπορεί να διαχωρισθεί από άλλες επενέργειες (π.χ. άσχημο οδόστρωμα, αλλαγές ταχυτήτων, χρόνος αμέσως μετά την εκκίνηση), το σύστημα παρακολούθησης των διαλείψεων του κινητήρα μπορεί να αδρανοποιείται όταν υφίστανται οι συνθήκες αυτές.»

6. Το σημείο 3.3.2 και ο πίνακας τροποποιούνται ως εξής:

«3.3.2. Το σύστημα OBD πρέπει να παρέχει ένδειξη για την αστοχία σχετικού με τις εκπομπές κατασκευαστικού στοιχείου ή συστήματος όταν η αστοχία αυτή προκαλεί εκπομπές που υπερβαίνουν τα ακόλουθα κατώτερα όρια:

		Μάζα αναφοράς (RW) (kg)	Μάζα μονοξειδίου του άνθρακα (CO) L_1 (g/km)		Μάζα όλων των υδρογονανθράκων (THC) L_2 (g/km)		Μάζα οξειδίων του αζώτου (NO_x) L_1 (g/km)		Μάζα αιωρουμένων (1) (PM) L_4 (g/km)
Κατηγορία	Κλάση		Βενζίνη	Πετρέλαιο	Βενζίνη	Πετρέλαιο	Βενζίνη	Πετρέλαιο	Πετρέλαιο
M (2) (4)	—	all	3,20	3,20	0,40	0,40	0,60	1,20	0,18
N_1 (3) (4)	I	RW ≤ 1305	3,20	3,20	0,40	0,40	0,60	1,20	0,18
	II	1305 < RW ≤ 1760	5,80	4,00	0,50	0,50	0,70	1,60	0,23
	III	1760 < RW	7,30	4,80	0:60	0,60	0,80	1,90	0,28

(1) Για κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης.

(2) Εξαιρούνται τα οχήματα των οποίων η μέγιστη μάζα υπερβαίνει τα 2 500 kg.

(3) Και τα οχήματα της κατηγορίας M που προδιαγράφονται στη σημείωση 2.

(4) Η πρόταση της Επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 της παρούσας οδηγίας θα περιέχει τις τιμές των κατώτερων ορίων για τα συστήματα OBD για το 2005/6 για τα οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1.»

7. Το σημείο 3.3.3.1 τροποποιείται ως εξής:

«3.3.3.1. Τη μείωση της αποτελεσματικότητας του καταλυτικού μετατροπέα μόνον ως προς τις εκπομπές υδρογονανθράκων. Οι κατασκευαστές μπορούν να παρακολουθούν μόνον τον εμπρόσθιο καταλυτικό μετατροπέα ή αυτόν σε συνδυασμό με τον (τους) επόμενο(-ους) προς την έξοδο. Κάθε παρακολουθούμενος καταλυτικός μετατροπέας ή συνδυασμός αυτών θεωρείται ότι δυσλειτουργεί εφόσον οι εκπομπές υπερβαίνουν τα κατώτερα όρια υδρογονανδράκων που δίδονται στον πίνακα του σημείου 3.3.2.»

8. Το σημείο 3.3.3.5 τροποποιείται ως εξής:

«3.3.3.5. Κάθε άλλο σχετικό με τις εκπομπές κατασκευαστικό στοιχείο του συγκροτήματος κίνησης του οχήματος που συνδέεται με υπολογιστή, καθώς και κάθε σχετικός αισθητήρας που επιτρέπει τις λειτουργίες παρακολούθησης, πρέπει να παρακολουθείται για τη συνεχή λειτουργία του κυκλώματος, εκτός εάν υπάρχει άλλος τρόπος παρακολούθησης.»

9. Το σημείο 3.3.4.5 τροποποιείται ως εξής:

«3.3.4.5. Κάθε άλλο σχετικό με τις εκπομπές κατασκευαστικό στοιχείο του κινητήριου συγκροτήματος που συνδέεται με υπολογιστή πρέπει να παρακολουθείται για τη συνεχή λειτουργία του κυκλώματος, εκτός εάν υπάρχει άλλος τρόπος παρακολούθησης.»

10. Το σημείο 3.6.1 τροποποιείται ως εξής:

«3.6.1. Η απόσταση που έχει διανυθεί από το όχημα ενώ έχει ενεργοποιηθεί το MI πρέπει να είναι διαθέσιμη ανά

πάσα στιγμή μέσω της σειριακής θύρας δεδομένων επί του τυποποιημένου συνδετήρα ζεύξης (2).

11. Το σημείο 3.7.1 τροποποιείται ως εξής:

«3.7.1. Εάν δεν εκδηλώνονται πλέον διαλείψεις σε βαθμό ικανό να προκαλέσουν ζημία στον καταλύτη (όπως προδιαγράφει ο κατασκευαστής), ή εφόσον ο κινητήρας λειτουργήσει κατόπιν μεταβολών των συνθηκών ταχύτητας και φορτίου υπό τις οποίες το επίπεδο διαλείψεων δεν προκαλεί ζημία στον καταλύτη, ο MI επιτρέπεται να επανέρχεται στον προηγούμενο τρόπο ενεργοποίησης κατά τη διάρκεια του πρώτου κύκλου οδήγησης κατά τον οποίο διαπιστώθηκε η διάλειψη και επιτρέπεται να επανέρχεται στον κανονικό τρόπο ενεργοποίησης για τους επόμενους κύκλους οδήγησης. Εφόσον ο MI επανέλθει στον προηγούμενο τρόπο ενεργοποίησης, οι αντίστοιχοι βλάβης και οι αποθηκευμένες αμετάβλητες συνθήκες μπορούν να σβησθούν.»

12. Προστίθεται το ακόλουθο σημείο 4:

«4. Απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των ενσωματωμένων συστημάτων διάγνωσης.

4.1. Ένας κατασκευαστής μπορεί να ζητήσει έγκριση τύπου ενός συστήματος OBD από τις αρμόδιες αρχές, ακόμη και εάν αυτό το σύστημα έχει ένα ή περισσότερα ελαττώματα λόγω των οποίων δεν πληρούνται εξ ολοκλήρου οι ειδικές απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος.

4.2. Οι αρμόδιες αρχές, κατά την εξέταση της αίτησης, αποφαίνονται κατά πόσον η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος είναι ανέφικτη ή αδικαιολόγητη.

Οι αρμόδιες αρχές λαμβάνουν υπόψη τα δεδομένα του κατασκευαστή όπου αναλύονται παράγοντες όπως, όχι όμως αποκλειστικά, η τεχνική σκοπιμότητα, οι προθεσμίες και οι κύκλοι παραγωγής όπου περιλαμβάνεται η έναρξη και η παύση παραγωγής κινητήρων ή ο σχεδιασμός οχημάτων και η προγραμματισμένη βελτίωση των υπολογιστών, ο βαθμός στον οποίο το σύστημα OBD θα ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας και εάν ο κατασκευαστής κατέβαλε τις δέουσες προσπάθειες για να συμμορφωθεί στις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

4.2.1. Οι αρμόδιες αρχές δεν αποδέχονται κανένα ελάττωμα το οποίο συνεπάγεται πλήρη έλλειψη της απαιτούμενης διαγνωστικής παρακολούθησης.

4.2.2. Οι αρμόδιες αρχές δεν αποδέχονται κανένα ελάττωμα το οποίο συνεπάγεται μη τήρηση των κατώτερων ορίων του σημείου 3.3.2 για τα OBD.

4.3. Στην ιεράρχηση των ελαττωμάτων, προηγούνται εκείνα που σχετίζονται με τα σημεία 3.3.3.1, 3.3.3.2 και 3.3.3.3 του παρόντος παραρτήματος για τους κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης και με τα σημεία 3.3.4.1, 3.3.4.2 και 3.3.4.3 του παρόντος παραρτήματος για τους κινητήρες ανάφλεξης δια συμπιέσως.

(2) Η απαίτηση αυτή ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 2003 για τους νέους τύπους οχημάτων με ηλεκτρονική εισαγωγή της ταχύτητας στο σύστημα διαχείρισης του κινητήρα. Θα εφαρμοστεί σε όλους τους νέους τύπους οχημάτων που τίθενται σε κυκλοφορία από την 1η Ιανουαρίου 2005.»

4.4. Πριν ή κατά την έγκριση τύπου, δεν επιτρέπεται κανένα ελάττωμα όσον αφορά τις απαιτήσεις του σημείου 6.5, εξαιρέσει του σημείου 6.5.3.4, του προσαρτήματος 1 του παρόντος παραρτήματος.

4.5. Περίοδος εκδήλωσης του ελαττώματος.

4.5.1. Ένα ελάττωμα επιτρέπεται να διαρκεί για μια περίοδο δύο ετών από την ημερομηνία έγκρισης τύπου του τύπου του οχήματος, εκτός εάν είναι δυνατόν να αποδειχθεί δεόντως ότι για να διορθωθεί το ελάττωμα χρειάζονται ουσιαστικές μετατροπές στον τεχνικομηχανικό εξοπλισμό του οχήματος και πρόσθετος χρόνος πέραν των δύο ετών. Στην περίπτωση αυτή το ελάττωμα επιτρέπεται να διαρκέσει για μια μέγιστη περίοδο τριών ετών.

4.5.2. Ένας κατασκευαστής μπορεί να ζητήσει από τις αρμόδιες αρχές που χορήγησαν την αρχική έγκριση τύπου να επιτρέψουν αναδρομικά ένα ελάττωμα εφόσον το ελάττωμα αυτό διαπιστωθεί μετά την αρχική έγκριση τύπου. Στην περίπτωση αυτή, το ελάττωμα επιτρέπεται να διαρκέσει για μια περίοδο δύο ετών από την ημερομηνία της σχετικής κοινοποίησης στις αρχές έγκρισης τύπου, εκτός εάν είναι δυνατόν να αποδειχθεί δεόντως ότι για να διορθωθεί το ελάττωμα χρειάζονται ουσιαστικές μετατροπές στον τεχνικομηχανικό εξοπλισμό του οχήματος και πρόσθετος χρόνος πέραν των δύο ετών. Στην περίπτωση αυτή, το ελάττωμα επιτρέπεται να διαρκέσει για μια μέγιστη περίοδο τριών ετών.

4.6. Οι αρμόδιες αρχές κοινοποιούν την απόφασή τους να ικανοποιήσουν αίτηση για κάποιο ελάττωμα σε όλες τις αρμόδιες αρχές των υπολοίπων κρατών μελών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 4 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.».

13. Το προσάρτημα 1 τροποποιείται ως εξής:

α) Το τρίτο εδάφιο του σημείου 1 τροποποιείται ως εξής:

«Όταν το όχημα υποβάλλεται σε δοκιμή με το ελαττωματικό κατασκευαστικό στοιχείο ή την ελαττωματική διάταξη, το σύστημα OBD εγκρίνεται εάν ενεργοποιείται ο ML Το σύστημα OBD εγκρίνεται επίσης όταν ο MI ενεργοποιείται κάτω των κατωτέρων ορίων OBD.»

β) Το σημείο 2.1 δεύτερη περίπτωση τροποποιείται ως εξής:

- προετοιμασία του οχήματος με προσομοιωμένη δυσλειτουργία σύμφωνα με την προετοιμασία που καθορίζεται στο σημείο 6.2.1 ή στο σημείο 6.2.2.»

γ) Το σημείο 6.3.1.5 τροποποιείται ως εξής:

«6.3.1.5. Ηλεκτρική αποσύνδεση της ηλεκτρονικής διάταξης ελέγχου της κένωσης των εξαερούμενων καυσίμων (εάν υπάρχει). Γι' αυτόν το συγκεκριμένο τρόπο αστοχίας δεν χρειάζεται να διενεργηθεί η δοκιμή τύπου I.»

δ) Το σημείο 6.5.1.2. δεύτερο εδάφιο τροποποιείται ως εξής:

«Τα σήματα πρέπει να περέχονται σε πρότυπες μονάδες με βάση τις προδιαγραφές του σημείου 6.5.3. Τα σήματα της εκάστοτε στιγμής πρέπει να διαχωρίζονται σαφώς από τις μόνιμα προκαθορισμένες τιμές ή τα σήματα που αντιστοιχούν σης μειωμένες στροφές κινητήρα λόγω βλάβης.»

ε) Προστίθεται το ακόλουθο σημείο 6.5.1.5:

«6.5.1.5. Από την 1η Ιανουαρίου 2003 για τους νέους τύπους και από την 1η Ιανουαρίου 2005 για όλους τους νέους τύπους οχημάτων που τίθενται σε κυκλοφορία, ο ανα-

γνωριστικός αριθμός διακρίβωσης του λογισμικού διατίθεται μέσω της σειριακής θύρας στον τυποποιημένο σύνδεσμο ζεύξης δεδομένων. Ο αναγνωριστικός αριθμός διακρίβωσης του λογισμικού παρέχεται σε τυποποιημένο μέγεθος.»

στ) Τα σημεία 6.5.3.1 έως 6.5.3.6 τροποποιούνται ως εξής:

«6.5.3.1. Για τη ζεύξη επικοινωνίας του εξοπλισμού επί του οχήματος με τον αντίστοιχο εκτός αυτού πρέπει να χρησιμοποιείται ένα από τα ακόλουθα πρότυπα με τους παρατιθέμενους περιορισμούς:

ISO 9141-2 «Road Vehicles - Diagnostic Systems - CARB Requirements for the Interchange of Digital Information» (Οδικά οχήματα - Συστήματα διάγνωσης - Απαιτήσεις CARB για την ανταλλαγή ψηφιακών πληροφοριών).

ISO FDIS 11519-4 «Road Vehicles - Low Speed Serial Data Communication - Part 4: Class B Data Communication Interface (SAE J1850)» (Οδικά οχήματα - Χαμηλής ταχύτητας σειριακή επικοινωνία δεδομένων - Μέρος 4: Διεπαφή επικοινωνίας δεδομένων κλάσης B SAE J 1850). Τα σχετικά με εκπομπές καυσίμων μηνύματα πρέπει να χρησιμοποιούν τον κυκλικό έλεγχο πλεονασμού (cyclic redundancy check) και την επικεφαλίδα (header) από τρεις ψηφιολέξεις (bytes), ενώ δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται διαχωρισμοί μεταξύ ψηφιολέξεων ή έλεγχοι μέσω αθροίσεως (checksums).

ISO FDIS 14230 - Μέρος 4 «Road Vehicles - Diagnostic Systems - Keyword Protocol 2000» (Οδικά οχήματα - Συστήματα διάγνωσης - Πρωτόκολλο κλειδολέξεων 2000).

ISO WD 15765-4 Οδικά οχήματα - Διαγνωστικά συστήματα σε CAN - Μέρος 4 Απαιτήσεις για τα συστήματα που αφορούν τις εκπομπές (Road vehicles -Diagnostic systems - Diagnostics on CAN - Part 4: Requirements for emission - related systems.).

6.5.3.2. Ο εξοπλισμός δοκιμής και τα μέσα διάγνωσης που χρειάζεται να επικοινωνούν με τα συστήματα OBD πρέπει να πληρούν ή να υπερβαίνουν τη λειτουργική προδιαγραφή που δίδεται στο ISO DIS 15031-4 - του Ιουνίου του 1998 (SAE J1978 - του Φεβρουαρίου του 1998).

6.5.3.3. Τα βασικά διαγνωστικά δεδομένα, (όπως αυτά ορίζονται στο σημείο 6.5.1) και οι πληροφορίες αμφίδρομου ελέγχου παρέχονται με τη χρήση του μεγέθους και των μονάδων που περιγράφονται στο ISO DIS 15031-5 - του Οκτωβρίου του 1998 (SAE J1979 - του Σεπτεμβρίου του 1997) και διατίθενται με τη χρήση διαγνωστικού μέσου που πληροί τις απαιτήσεις του ISO DIS 15031-4 του Ιουνίου του 1998 (SAE J1978 - του Φεβρουαρίου του 1998).

6.5.3.4. Όταν καταχωρείται βλάβη, ο κατασκευαστής οφείλει να προσδιορίζει τη βλάβη χρησιμοποιώντας κατάλληλο κωδικό βλάβης που να ανταποκρίνεται προς εκείνους που προβλέπονται στο σημείο 6.3 του ISO DIS 15031-6 - του Οκτωβρίου του 1998 (SAEJ 2012 του Ιουλίου 1996), σχετικά με το «Powertrain system diagnostic trouble codes (PO fault codes)» (Τμήμα Γ - Κωδικοί βλάβης του διαγνωστικού συστήματος του συγκροτήματος ισχύος). Εφόσον η αναγνώριση αυτή δεν είναι δυνατή, ο κατασκευαστής μπορεί να χρησιμοποιήσει τους κωδικούς διαταραχής σύμφωνα με τα σημεία 5.3 και 5.6 του ISO DIS 15031-6 του Οκτωβρίου του 1998 (SAEJ 2012 του Ιουλίου 1996) (PI κωδικοί διαταραχής). Θα υπάρχει πλήρης πρόσβαση στους κωδικούς βλάβης με τυποποιημένο διαγνωστικό εξοπλισμό που πληροί τις διατάξεις του σημείου 6.5.3.2.

Η υποσημείωση στο σημείο 6.3 του ISO DIS 15031-6 (SAE J 2012 του Ιουλίου 1996), αμέσως πριν τον κατάλογο των κωδικών βλάβης στο ίδιο σημείο, δεν ισχύει.

6.5.3.5. Η διεπαφή σύνδεσης μεταξύ σχήματος και διάταξης διαγνωστικής δοκιμής πρέπει να είναι τυποποιημένη και να πληροί όλες τις απαιτήσεις του ISO DIS 15031-3 - του Δεκεμβρίου του 1998 (SAE J1962 του Φεβρουαρίου του 1998). Η θέση εγκατάστασης υπόκειται σε συμφωνία της εγκρίνουσας αρχής, ώστε να είναι ευχερώς προσπελάσιμη από το προσωπικό συντήρησης, αλλά να προστατεύεται από τυχαία βλάβη υπό φυσιολογικές συνθήκες χρήσης.

6.5.3.6. Ο κατασκευαστής καθιστά επίσης προσιτές, ενδεχομένως επί πληρωμή, τις τεχνικές πληροφορίες που απαιτούνται για την επισκευή ή τη συντήρηση οχημάτων με κινητήρα, εκτός εάν οι πληροφορίες αυτές καλύπτονται από δικαίωμα πνευματικής ιδιοκτησίας ή αποτελούν ουσιώδη και απόρρητη τεχνογνωσία, η οποία προσδιορίζεται με την κατάλληλη μορφή· στην περίπτωση αυτή, δεν επιτρέπεται η αδικαιολόγητη άρνηση παροχής των αναγκαίων τεχνικών πληροφοριών.

Οι ανωτέρω πληροφορίες μπορούν να διατίθενται σε κάθε άτομο που ασχολείται επαγγελματικά με τη συντήρηση ή την επισκευή, την παροχή οδικής βοήθειας, την επιθεώρηση ή τη δοκιμή οχημάτων ή την κατασκευή ή πώληση ανταλλακτικών ή εξαρτημάτων, διαγνωστικών μέσων και εξοπλισμού δοκιμών.»

Αριθ. 28410/1135 (2)

Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 2000/4/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 28ης Φεβρουαρίου 2000 για την τροποποίηση της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ του Συμβουλίου περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών -μελών όσον αφορά την εσωτερική διαρρύθμιση των οχημάτων με κινητήρα (εσωτερικά τμήματα του χώρου επιβατών εκτός των εσωτερικών κατόπτρων οδηγήσεως, διευθέτηση των οργάνων χειρισμού, οροφή ή συρόμενη οροφή, ερεισίνωτο και οπίσθιο τμήμα των καθισμάτων.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ - ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη τις διατάξεις:

1. Των άρθρων 84 παρ. 2 και 88 του Κ.Ο.Κ. που κυρώθηκε με το Ν. 2696/99 (Α΄ 57) «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας».

2. Του δευτέρου άρθρου του Ν. 2077/1992 (Α΄ 136) «Κύρωση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και των σχετικών πρωτοκόλλων και δηλώσεων που περιλαμβάνονται στην Τελική πράξη».

3. Των άρθρων 1 παρ. 1 και 3 του Ν. 1338/83 (Α΄ 34) «εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου», όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 6 του Ν. 1440/84 (Α΄ 70) «Συμμετοχή της Ελλάδος στο κεφάλαιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητος Άνθρακος και Χάλυβος και του Οργανισμού ΕΥΡΑΤΟΜ» και του άρθρου 65 του Ν. 1892/90 (Α΄ 101).

4. Του άρθρου 29Α του Ν. 1558/85 «Κυβέρνηση και Κυ-

βερνητικά Όργανα» (Α΄ 137) που προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (Α΄ 154) και αντικαταστάθηκε από το άρθρο 1, παρ. 2α του Ν. 2469/1997 (Α΄ 38).

5. Του Π.Δ. 480/1983(ΦΕΚ183/Α/20.12.1983) «Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της 74/60/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 17ης Δεκεμβρίου 1973 «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών - μελών όσον αφορά την εσωτερική διαρρύθμιση των οχημάτων με κινητήρα (εσωτερικά τμήματα του χώρου επιβατών, εκτός του ή των εσωτερικών κατόπτρων οδηγήσεως διευθέτηση των οργάνων χειρισμού, σκεπή ή σκεπή που ανοίγει, ερεισίνωτο και οπίσθιο τμήμα των καθισμάτων), όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με την 78/632/ΕΟΚ οδηγία της Επιτροπής Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 19ης Μαΐου 1978».

Το γεγονός ότι από την απόφαση αυτή δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Σκοπός

Η παρούσα απόφαση αποσκοπεί στην συμμόρφωση της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 2000/4/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 28ης Φεβρουαρίου 2000, για την τροποποίηση της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ του Συμβουλίου περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών -μελών, όσον αφορά την εσωτερική διαρρύθμιση των οχημάτων με κινητήρα (εσωτερικά τμήματα του χώρου επιβατών εκτός των εσωτερικών κατόπτρων οδηγήσεως, διευθέτηση των οργάνων χειρισμού, οροφή ή συρόμενη οροφή, ερεισίνωτο και οπίσθιο τμήμα των καθισμάτων) που δημοσιεύθηκε στην Ελληνική γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων με αριθ. L87/8.4.2000 (σελίδες 22-31).

Άρθρο 2

Γενικά

1. Ο τίτλος του Π.Δ. 480/1983 αντικαθίσταται από τον ακόλουθο τίτλο:

Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της 74/60/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 17ης Δεκεμβρίου 1973 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τον εσωτερικό εξοπλισμό των μηχανοκινήτων οχημάτων».

2. Για τον σκοπό της παρούσας ως «όχημα» νοείται κάθε όχημα που προορίζεται να κυκλοφορεί επί οδού, με ή χωρίς αμάξωμα το οποίο έχει τουλάχιστον τέσσερεις τροχούς και από κατασκευή μέγιστη ταχύτητα μεγαλύτερη των 25 Km/h, καθώς επίσης και τα ρυμουλκούμενα τους, εξαιρουμένων των οχημάτων που μετακινούνται επι σιδηροτροχών, καθώς και των ελκυστήρων και των γεωργικών μηχανών.

3. Τα παραρτήματα του Π.Δ. 480/1983 τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας.

Άρθρο 3

Έγκριση τύπου - Ταξινόμηση οχημάτων - πεδίο εφαρμογής

1. Από τις 8 Απριλίου 2001, οι αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών δεν δύνανται για λόγους που έχουν σχέση με τον εσωτερικό εξοπλισμό των μηχανοκινήτων οχημάτων:

- να αρνούνται, για κάποιο τύπο οχήματος τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ ή Εθνικής έγκρισης τύπου

και οι αρμόδιες υπηρεσίες Μεταφορών & Επικοινωνιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων

- να απαγορεύουν την ταξινόμηση, πώληση ή θέση σε κυκλοφορία οχημάτων, εφόσον τα οχήματα πληρούν τις απαιτήσεις του Π.Δ. 480/1983 όπως τροποποιείται με την παρούσα απόφαση.

2. Από τις 8 Απριλίου 2002 οι αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών

- δεν χορηγούν έγκριση τύπου ΕΚ

για νέο τύπο οχήματος, για λόγους συνδεόμενους με τον εσωτερικό εξοπλισμό των μηχανοκινήτων οχημάτων, εφόσον δεν πληρούνται οι απαιτήσεις του Π.Δ. 480/1983 όπως τροποποιείται με την παρούσα απόφαση.

3. Από τις 8 Απριλίου 2003 οι αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών

- θεωρούν άκυρα, για τους σκοπούς του άρθρου 7 παράγραφος 1 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ (όπως αυτή ενσωματώθηκε στο Εθνικό δίκαιο με το Π.Δ. 431/1983), τα πιστοποιητικά πιστότητας που συνοδεύουν τα νέα οχήματα σύμφωνα με τις διατάξεις της εν λόγω οδηγίας

και οι αρμόδιες υπηρεσίες Μεταφορών & Επικοινωνιών της Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων

- μπορούν να αρνούνται την ταξινόμηση, πώληση ή θέση σε κυκλοφορία νέων οχημάτων, που δεν συνοδεύονται από πιστοποιητικό πιστότητας, εκτός αν γίνει επίκληση του άρθρου 8 της παραγράφου 2 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ,

για λόγους συνδεόμενους με τον εσωτερικό εξοπλισμό των μηχανοκινήτων οχημάτων, εφόσον τα οχήματα είναι εξοπλισμένα με ηλεκτροκίνητα παράθυρα, συστήματα φύλλου οροφής ή και διαχωριστικά συστήματα και δεν πληρούνται οι απαιτήσεις του Π.Δ. 480/1983, όπως τροποποιείται με την παρούσα απόφαση.

Άρθρο 4

Τελικές διατάξεις

1. Προσαρτάται και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παρούσης το κατωτέρω παράρτημα:

2. Η παρούσα απόφαση ισχύει από την ημέρα της δημοσίευσης της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 25 Ιουλίου 2000

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΓΙΑΝΝΟΣ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΑ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 74/60/ΕΟΚ

1. Μεταξύ του διατακτικού και του παραρτήματος Ι, παρεμβάλλεται ο ακόλουθος κατάλογος παραρτημάτων:

«ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: Πεδίο εφαρμογής, ορισμοί, εφαρμογή έγκρισης τύπου ΕΚ για τύπο οχήματος, προδιαγραφές, χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ για τύπο οχήματος, μεταβολές του τύπου και τροποποιήσεις των εγκρίσεων και πιστότητα της παραγωγής

Προσάρτημα 1: Έγγραφο πληροφοριών.

Προσάρτημα 2: Πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΚ.

Προσάρτημα 3: Θέση κυλινδρικής δοκιμαστικής ράβδου στη συρόμενη οροφή και στα ανοίγματα παραθύρου.

Προσάρτημα 4: Διακόπτης ελεγχόμενος από τον οδηγό.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: Προσδιορισμός της περιοχής πρόσκρουσης κεφαλής.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ: Διαδικασία δοκιμής των ικανών να απορροφούν ενέργεια υλικών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV: Διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί για τον προσδιορισμό του σημείου Η και της πραγματικής γωνίας κλίσης του ερεισίνωτου και για την εξακρίβωση της σχετικής θέσης των σημείων R και Η και της σχέσης μεταξύ της προβλεπόμενης και της πραγματικής γωνίας κλίσης του ερεισίνωτου.

Προσάρτημα: Στοιχεία τρισδιάστατου ανδρεικέλου, διαστάσεις και μάζα ανδρεικέλου

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V: Μέθοδος μέτρησης προεξοχών.

Προσάρτημα: Συσκευή μέτρησης προεξοχών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI: Συσκευή και διαδικασία για την εφαρμογή του σημείου 5.2.1 του παραρτήματος Ι»

2. Το παράρτημα Ι τροποποιείται ως εξής:

α) Η υποσημείωση 1 διαγράφεται

β) Ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ, ΟΡΙΣΜΟΙ, ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΠΑ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΕΚ ΓΙΑ ΤΥΠΟ ΟΧΗΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ, ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΚ ΓΙΑ ΤΥΠΟ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΕΓΚΡΙΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ».

γ) Το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται σε οχήματα της κατηγορίας M_1, όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙ τμήμα Α της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.»

δ) Τα σημεία 2.1 και 2.2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.1. ως «εσωτερικός εξοπλισμός» νοούνται:

2.1.1. τα εσωτερικά τμήματα του χώρου επιβατών εκτός των εσωτερικών κατόπτρων οδήγησης·

2.1.2. η διευθέτηση των οργάνων χειρισμού·

2.1.3. η οροφή ή η συρόμενη οροφή·

2.1.4. το ερεισίνωτο και το οπίσθιο τμήμα των καθισμάτων·

2.1.5. τα ηλεκτρονικά παράθυρα, τα συστήματα φύλλου οροφής και τα διαχωριστικά συστήματα·

2.2. ως «τύπος οχήματος», σε σχέση με τον εσωτερικό εξοπλισμό του χώρου επιβατών, νοούνται τα μηχανοκίνητα οχήματα που δεν διαφέρουν σε ουσιαστικά σημεία, τα οποία αφορούν ιδίως:»

ε) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία:

«2.2.3. οροφή ή συρόμενη οροφή·

2.2.4. ερεισίοτο και οπίσθιο τμήμα των καθισμάτων·

2.2.5. ηλεκτροκίνητα παράθυρα, συστήματα φύλλου οροφής και διαχωριστικά συστήματα·»

στ) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία:

«2.10. ως «ηλεκτροκίνητα παράθυρα» νοούνται τα παράθυρα που κλείνουν με παροχή ενέργειας από το όχημα·

2.11. ως «ηλεκτροκίνητα συστήματα φύλλου οροφής» νοούνται τα κινητά φύλλα οροφής οχήματος τα οποία κλείνουν, είτε συρόμενα είτε περιστρεφόμενα, με παροχή ενέργειας από το όχημα και στα οποία δεν περιλαμβάνονται τα συστήματα πτυσσόμενης οροφής οχημάτων·

2.12. ως «ηλεκτροκίνητα διαχωριστικά συστήματα» νοούνται τα συστήματα τα οποία χωρίζουν το χώρο επιβατών επιβατηγού αυτοκινήτου σε δύο τουλάχιστον μέρη και τα οποία, κλείνουν με παροχή ενέργειας από το όχημα·

2.13. ως «άνοιγμα» νοείται το μέγιστο ελεύθερο διάκενο μεταξύ του υψηλότερου ή του απώτερου άκρου, ανάλογα με τη φορά του κλεισίματος, ενός ηλεκτροκίνητου παραθύρου, διαχωριστικού ή φύλλου οροφής και του δομικού στοιχείου του οχήματος που αποτελεί τα όρια του παραθύρου, του διαχωριστικού ή του φύλλου οροφής, παρατηρούμενο από το εσωτερικό του οχήματος ή, εάν πρόκειται για διαχωριστικό σύστημα, παρατηρούμενο από το οπίσθιο μέρος του χώρου επιβατών.

Για τη μέτρηση του ανοίγματος τοποθετείται εντός αυτού κυλινδρική δοκιμαστική ράβδος (χωρίς άσκηση δύναμης) κατά κανόνα καθέτως προς το παράθυρο, το φύλλο οροφής ή το διαχωριστικό, όπως φαίνεται στο σχήμα 1, από το εσωτερικό του οχήματος ή, κατά περίπτωση, από το οπίσθιο μέρος του χώρου επιβατών.»

ζ) Τα σημεία 3 έως 3.3 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΚ ΓΙΑ ΤΥΠΟ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

3.1. Η αίτηση για έγκριση τύπου ΕΚ βάσει του άρθρου 3 παράγραφος 4 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ για τύπο οχήματος όσον αφορά τον εσωτερικό του εξοπλισμό, υποβάλλεται από τον κατασκευαστή.

3.2. Υπόδειγμα του εγγράφου πληροφοριών παρατίθεται στο προσάρτημα 1.

3.3. Στην τεχνική υπηρεσία που είναι αρμόδια για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης τύπου πρέπει να υποβάλλονται τα ακόλουθα:»

η) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία:

«5.5.2. Ηλεκτροκίνητα συστήματα φύλλου οροφής.

5.5.2.1. Επιπροσθέτως, τα ηλεκτροκίνητα συστήματα φύλλου οροφής και τα όργανα χειρισμού τους πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του σημείου 5.8.».

θ) Τα σημεία 5.8 και 5.8.1 γίνονται σημεία 5.9 και 5.9.1, αντιστοίχως.

ι) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία:

«5.8. Ηλεκτροκίνητα παράθυρα, συστήματα φύλλου οροφής και διαχωριστικά συστήματα.

5.8.1. Οι ακόλουθες απαιτήσεις ισχύουν για ηλεκτροκίνητα παράθυρα/συστήματα φύλλου οροφής/διαχωριστικά συστήματα προκειμένου να μειωθεί η πιθανότητα

τραυματισμών που μπορεί να προκληθούν από τυχαίο ή εσφαλμένο χειρισμό.

5.8.2. Απαιτήσεις κανονικής λειτουργίας

Εκτός από τα προβλεπόμενα στο σημείο 5.8.3, τα ηλεκτροκίνητα παράθυρα/τα συστήματα φύλλου οροφής/τα διαχωριστικά συστήματα είναι δυνατόν να κλείνουν μόνο υπό μία ή περισσότερες από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

5.8.2.1. όταν το κλειδί που ενεργοποιεί τον κινητήρα του οχήματος έχει τοποθετηθεί στο χειριστήριο ανάφλεξης σε οποιαδήποτε θέση του·

5.8.2.2. όταν ασκηθεί μυϊκή δύναμη μη υποβοηθούμενη από την ενέργεια που παρέχεται από το όχημα·

5.8.2.3. με συνεχή ενεργοποίηση συστήματος μανδάλωσης ευρισκόμενου εκτός του οχήματος·

5.8.2.4. κατά το διάστημα που μεσολαβεί από τη στιγμή που η ανάφλεξη έχει απενεργοποιηθεί ή/και το κλειδί έχει αφαιρεθεί κατά τη στιγμή κατά την οποία καμία από τις δύο εμπρόσθιες θύρες δεν είναι επαρκώς ανοικτή για να είναι δυνατή η έξοδος των επιβατών·

5.8.2.5. όταν η κίνηση για το κλείσιμο ενός ηλεκτροκίνητου παράθυρου, φύλλου οροφής ή διαχωριστικού αρχίζει από άνοιγμα που δεν υπερβαίνει τα 4 mm·

5.8.2.6. όταν το ηλεκτροκίνητο παράθυρο θύρας (οχήματος χωρίς ανώτερο πλαίσιο θύρας κλείνει αυτομάτως κάθε φορά που κλείνει η αντίστοιχη θύρα. Σε αυτή την περίπτωση, το μέγιστο άνοιγμα, όπως ορίζεται στο σημείο 2.13, πριν από το κλείσιμο του παραθύρου, δεν υπερβαίνει τα 12 mm.

5.8.2.7. επιτρέπεται το κλείσιμο με τηλεχειρισμό με συνεχή ενεργοποίηση τηλεχειριστηρίου με την προϋπόθεση ότι πληρούται ένας από τους ακόλουθους όρους:

5.8.2.7.1. το τηλεχειριστήριο πρέπει να μην είναι σε θέση να κλείσει το ηλεκτροκίνητο παράθυρο/το φύλλο οροφής/το διαχωριστικό από απόσταση μεγαλύτερη των 11 μέτρων από το όχημα·

5.8.2.7.2. το τηλεχειριστήριο πρέπει να μην είναι σε θέση να κλείσει το ηλεκτροκίνητο παράθυρο/το φύλλο οροφής/το διαχωριστικό:

- εάν το τηλεχειριστήριο και το όχημα χωρίζονται από αδιαφανή επιφάνεια και
- εάν η απόσταση μεταξύ του τηλεχειριστηρίου και του οχήματος είναι μεγαλύτερη από 6 μέτρα.

5.8.2.8. Το κλείσιμο με ένα μόνο άγγιγμα επιτρέπεται μόνο για το ηλεκτροκίνητο παράθυρο της θύρας του οδηγού και για το φύλλο της οροφής, και μόνο κατά το διάστημα που το κλειδί εκκίνησης είναι τοποθετημένο στη θέση λειτουργίας της μηχανής.

5.8.3. Απαιτήσεις αυτόματης αναστροφής.

5.8.3.1. Καμία από τις απαιτήσεις του σημείου 5.8.2 δεν ισχύει εάν το ηλεκτροκίνητο παράθυρο/το σύστημα φύλλου οροφής/το διαχωριστικό σύστημα, είναι εξοπλισμένα με σύστημα αυτόματης αναστροφής.

5.8.3.1.1. Το εν λόγω σύστημα αναστρέφει το κινούμενο παράθυρο/το φύλλο οροφής/το διαχωριστικό με άσκηση μικρής δύναμης άνω των 100 N σε άνοιγμα 200 mm έως 4 mm επί του ανώτατου άκρου ηλεκτροκίνητου παράθυρου/διαχωριστικού ή μπροστά από το εμπρόσθιο άκρο συρόμενου φύλλου οροφής ή επί του καταβιβαζόμενου άκρου περιστρεφόμενου φύλλου οροφής.

5.8.3.1.2. Ύστερα από μια τέτοια αυτόματη αναστροφή, το παράθυρο ή το φύλλο οροφής ή το διαχωριστικό ανοίγει σε μία από τις ακόλουθες θέσεις:

5.8.3.1.2.1. θέση που να επιτρέπει την τοποθέτηση ημιάκαμπτης κυλινδρικής ράβδου διαμέτρου 200 mm εντός του ανοίγματος στο(-α) ίδιο(-α) σημείο(-α) επαφής που χρησιμοποιήθηκε(-αν) ως καθοριστικό(-ά) της λειτουργίας της αναστροφής στο σημείο 5.8.3.1.1·

5.8.3.1.2.2. θέση που να αντιστοιχεί στην αρχική τουλάχιστον θέση, πριν από την έναρξη του κλεισίματος·

5.8.3.1.2.3. θέση με άνοιγμα μεγαλύτερο κατά 50 mm τουλάχιστον από ό,τι η θέση πριν από την έναρξη της αναστροφής·

5.8.3.1.2.4. εάν πρόκειται για περιστρεφόμενο φύλλο οροφής, στο μέγιστο άνοιγμα γωνίας.

5.8.3.1.3. Προκειμένου να ελεγχθούν τα ηλεκτροκίνητα παράθυρα/τα συστήματα φύλλου οροφής/τα διαχωριστικά συστήματα που διαθέτουν συστήματα αναστροφής, τοποθετείται όργανο μέτρησης/δοκιμαστική ράβδος εντός του ανοίγματος, από το εσωτερικό μέρος του οχήματος ή, εάν πρόκειται για διαχωριστικό σύστημα, από το πίσω μέρος του χώρου επιβατών, με τρόπο ώστε η κυλινδρική επιφάνεια της ράβδου να έρχεται σε επαφή με οποιοδήποτε τμήμα των δομικών στοιχείων του οχήματος αποτελεί το όριο του παράθυρου/ανοίγματος φύλλου οροφής/διαχωριστικού. Ο λόγος της δύναμης του οργάνου μέτρησης προς την παραμόρφωση δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 10 N/mm. Η θέση της δοκιμαστικής ράβδου (κατά κανόνα τοποθετείται καθέτως προς το παράθυρο/το φύλλο οροφής/το διαχωριστικό) απεικονίζεται στο προσάρτημα 3 σχήμα 1.

5.8.4. Θέση κα λειτουργία διακοπτών.

5.8.4.1. Οι διακόπτες των ηλεκτροκίνητων παράθυρων/των φύλλων οροφής/των διαχωριστικών τοποθετούνται σε λειτουργία με τρόπο ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος τυχαίου κλεισίματος. Για το κλείσιμο απαιτείται συνεχής ενεργοποίηση των διακοπτών, εκτός από την περίπτωση που αναφέρεται στα σημεία 5.8.2.6, 5.8.2.8 ή 5.8.3.

5.8.4.2. Ο οδηγός έχει τη δυνατότητα να απενεργοποιεί όλους τους διακόπτες των οπισθίων παραθύρων, του φύλλου οροφής και του διαχωριστικού οι οποίοι προορίζονται για χρήση από τους επιβάτες στο οπίσθιο τμήμα του οχήματος, μέσω ενός διακόπτη που χειρίζεται ο ίδιος και βρίσκεται εμπρός από ένα κατακόρυφο εγκάρσιο επίπεδο το οποίο διέρχεται από τα σημεία R των εμπρόσθιων θέσεων. Ο διακόπτης τον οποίο χειρίζεται ο οδηγός δεν απαιτείται εάν κάποιο οπίσθιο παράθυρο, φύλλο οροφής ή διαχωριστικό είναι εξοπλισμένο με σύστημα αυτόματης αναστροφής. Εάν όμως υπάρχει τέτοιος διακόπτης, δεν πρέπει να υπερισχύει του συστήματος αυτόματης αναστροφής.

Ο διακόπτης που χειρίζεται ο οδηγός τοποθετείται κατά τρόπο ώστε να ελαχιστοποιεί τις συνέπειες οποιουδήποτε απροσδόκητου χειρισμού. Αναγνωρίζεται με το σύμβολο που εμφαίνεται στο προσάρτημα 4.

5.8.5. Διατάξεις προστασίας.

Κάθε διάταξη προστασίας που χρησιμοποιείται για την αποτροπή βλάβης στην ηλεκτρική παροχή, σε περίπτωση υπερφόρτισης ή διακοπής ρεύματος, πρέπει να είναι σε θέση να επαναλειτουργεί αυτόματα με την ενεργοποίηση

του διακόπτη χειρισμού των παραθύρων/του φύλλου οροφής/του διαχωριστικού.

5.8.6. Οδηγίες χρήσης.

5.8.6.1. Το εγχειρίδιο του κατόχου οχήματος πρέπει να περιέχει σαφείς οδηγίες για τα ηλεκτροκίνητα παράθυρα/το φύλλο οροφής/το διαχωριστικό, περιλαμβάνοντας:

5.8.6.1.1. εξήγηση των δυνατών συνεπειών (παγίδευση)·

5.8.6.1.2. χρήση του διακόπτη που χειρίζεται ο οδηγός·

5.8.6.1.3. «ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΤΙΚΟ» μήνυμα με το οποίο να επισημαίνονται οι κίνδυνοι, ιδίως για τα παιδιά, σε περίπτωση εσφαλμένης χρήσης/ενεργοποίησης των ηλεκτροκίνητων παραθύρων/συστημάτων φύλλου οροφής/διαχωριστικών συστημάτων. Με την εν λόγω πληροφορία θα πρέπει να επισημαίνονται οι ευθύνες του οδηγού, συμπεριλαμβανομένων οδηγιών για τους λοιπούς επιβάτες και της συστάσεως για εγκατάλειψη του οχήματος μόνο εφόσον το κλειδί έχει αφαιρεθεί από τη δέση μανδάλωσης της ανάφλεξη·

5.8.6.1.4. «ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΤΙΚΟ» μήνυμα με το οποίο να επισημαίνεται ότι θα πρέπει να λαμβάνεται ειδική μέριμνα κατά τη χρήση συστημάτων κλεισίματος με τηλεχειρισμό (βλέπε σημείο 5.8.2.7), π.χ. το σύστημα να χρησιμοποιείται μόνον όταν ο χειριστής βλέπει καθαρά όλο το όχημα, ώστε να είναι βέβαιος ότι δεν θα παγιδευτεί κανείς λόγω χρήσης εξοπλισμού ηλεκτροκίνητων παραθύρων/φύλλων οροφής/διαχωριστικών.»

ια) Τα σημεία 6, 7 και 8 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«6. ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΚ ΓΙΑ ΤΥΠΟ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

6.1. Εάν πληρούνται οι σχετικές απαιτήσεις, χορηγείται έγκριση τύπου ΕΚ βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 3 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

6.2. Υπόδειγμα του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΚ παρατιέται στο προσάρτημα 2.

6.3. Για κάθε τύπο εγκεκριμένου οχήματος, χορηγείται αριθμός έγκρισης σύμφωνα με το παράρτημα VII της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ. Δεν επιτρέπεται να χορηγηθεί ο ίδιος αριθμός από ένα και το αυτό κράτος μέλος σε άλλο τύπο οχήματος.

7. ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΕΓΚΡΙΣΕΩΝ

7.1. Σε περίπτωση μεταβολών του τύπου που έχει εγκριθεί βάσει της παρούσας οδηγίας, εφαρμόζεται το άρθρο 5 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

8. ΠΙΣΤΟΤΗΤΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

8.1. Προκειμένου να διασφαλίζεται η πιστότητα της παραγωγής, λαμβάνονται μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.»

ιβ) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα προσαρτήματα:

«Προσάρτημα 1

ΕΓΓΡΑΦΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ αριθ. ...

Βάσει του παραρτήματος I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου (1) για την έγκριση τύπου ΕΚ οχήματος σχετικά με τον εσωτερικό εξοπλισμό (οδηγία 74/60/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2000/4/ΕΚ)

Οι κάτωθι πληροφορίες, εφόσον συντρέχει περίπτωση, πρέπει να παρέχονται εις τριπλούν και να περιλαμβάνουν πίνακα περιεχομένων. Τυχόν σχέδια πρέπει να υποβάλλονται υπό κατάλληλη κλίμακα σε μέγεθος Α4 ή να είναι διπλωμένα σε διαστάσεις Α4 και να είναι επαρκώς λεπτομερή. Τυχόν φωτογραφίες πρέπει να δείχνουν επαρκείς λεπτομέρειες. Εφόσον ο χειρισμός των συστημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων ή των ιδιαίτερων τεχνικών ενοτήτων γίνεται με ηλεκτρονικά όργανα χειρισμού, πρέπει να δίνονται πληροφορίες που να αφορούν τη λειτουργία τους.

0. ΓΕΝΙΚΑ

0.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή): ....

0.2. Τύπος ....

0.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον υπάρχει η σχετική σήμανση στο όχημα (β): ....

0.3.1. Θέση της εν λόγω σήμανσης: ....

0.4. Κατηγορία οχήματος (γ): ....

0.5. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή: ....

0.8. Διεύθυνση(-εις) του(των) εργοστασίου (-ων) συναρμολόγησης: ....

9. ΑΜΑΞΩΜΑ

9.10. Εσωτερικός εξοπλισμός

9.10.1. Εσωτερική προστασία επιβατών:

9.10.1.1. Σχέδιο διάταξης ή φωτογραφίες όπου εμφαίνεται η θέση των συνημμένων τομών ή όψεων: ....

9.10.1.2. Φωτογραφίες ή σχέδια όπου εμφαίνεται η γραμμή αναφοράς, συμπεριλαμβανομένης της εξαιρούμενης περιοχής (παράρτημα I σημείο 2.3.1 της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ): ....

9.10.1.3. Φωτογραφίες, σχέδια ή/και ανάπτυγμα του εσωτερικού εξοπλισμού όπου εμφαίνονται τα τμήματα του χώρου επιβατών και τα χρησιμοποιούμενα υλικά, (με εξαίρεση τα εσωτερικά κάτοπτρα οδήγησης), η διευθέτηση των οργάνων χειρισμού, η οροφή και η συρόμενη οροφή, το ερεισίνωτο, τα καθίσματα και τα οπίσθια τμήματα των καθισμάτων: ....

9.10.3. Καθίσματα:

9.10.3.5. Συντεταγμένες ή σχέδιο του σημείου R (x)

9.10/3.5.1. Κάθισμα οδηγού: ....

9.10.3.5.2. Όλες οι υπόλοιπες θέσεις καθημένων: ....

9.10.3.6. Προβλεπόμενη γωνία κλίσης ερεισινώτου

9.10.3.6.1. Κάθισμα οδηγού: ....

9.10.3.6.2. Όλες οι υπόλοιπες δέσεις καθημένων: ....

....

(Ημερομηνία, φάκελος)

(1) Οι αριθμοί των σημείων και των υποσημειώσεων που χρησιμοποιούνται στο παρόν έγγραφο πληροφοριών, αντιστοιχούν στους αριθμούς που παρατίθενται στο παράρτημα 1 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ. Τα σημεία που δεν αφορούν το σκοπό του παρόντος εγγράφου, παραλείπονται.

Προσάρτημα 2

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ
(μέγιστες διαστάσεις A4 (210 mm x 297 mm)

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΚ

ΣΦΡΑΓΙΔΑ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ

- την έγκριση τύπου (1).
- την επέκταση έγκρισης τύπου (1),
- την άρνηση έγκρισης τύπου (1),
- την ανάκληση έγκρισης τύπου (1),

τύπου οχήματος/κατασκευαστικού στοιχείου/ιδιαίτερης τεχνικής ενότητας (1) σχετικά με την οδηγία 74/60/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2000/4/ΕΚ.

Αριθμός έγκρισης τύπου: ....

Λόγοι επέκτασης: ....

Τμήμα I

0.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή): ....

0.2 Τύπος: ....

0.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου 1, εφόσον υπάρχει η σχετική σήμανση στο όχημα/στο κατασκευαστικό στοιχείο/ στην αυτοτελή τεχνική ενότητα (1) (2): ....

0.3.1. Θέση της εν λόγω σήμανσης: ....

0.4. Κατηγορία οχήματος (3): ....

0.5. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή: ....

0.7. Εάν πρόκειται για κατασκευαστικά στοιχεία και ιδιαίτερες τεχνικές ενότητες, θέση και τρόπος τοποθέτησης του σήματος έγκρισης ΕΚ: ....

0.8. Διεύθυνση(-εις) του (των) εργοστασίου(-ων) συναρμολόγησης: ....

Τμήμα II

1. Πρόσθετες πληροφορίες (εφόσον συντρέχει περίπτωση): βλέπε προσθήκη
2. Υπεύθυνη τεχνική υπηρεσία για τη διενέργεια των δοκιμών: ....
3. Ημερομηνία της έκθεσης δοκιμής: ....
4. Αριθμός της έκθεσης δοκιμής: ....
5. Παρατηρήσεις (εάν υπάρχουν): βλέπε προσθήκη
6. Τόπος: ....
7. Ημερομηνία: ....
8. Υπογραφή: ....
9. Επισυνάπτεται το κατατεθειμένο στην εγκρίνουσα αρχή ευρετήριο του πληροφοριακού τεύχους, το οποίο διατίθεται κατόπιν αιτήσεως.

Προσθήκη στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΚ αρθ. ... σχετικά με την έγκριση τύπου οχήματος βάσει της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2000/4/ΕΚ

1. Πρόσθετες πληροφορίες

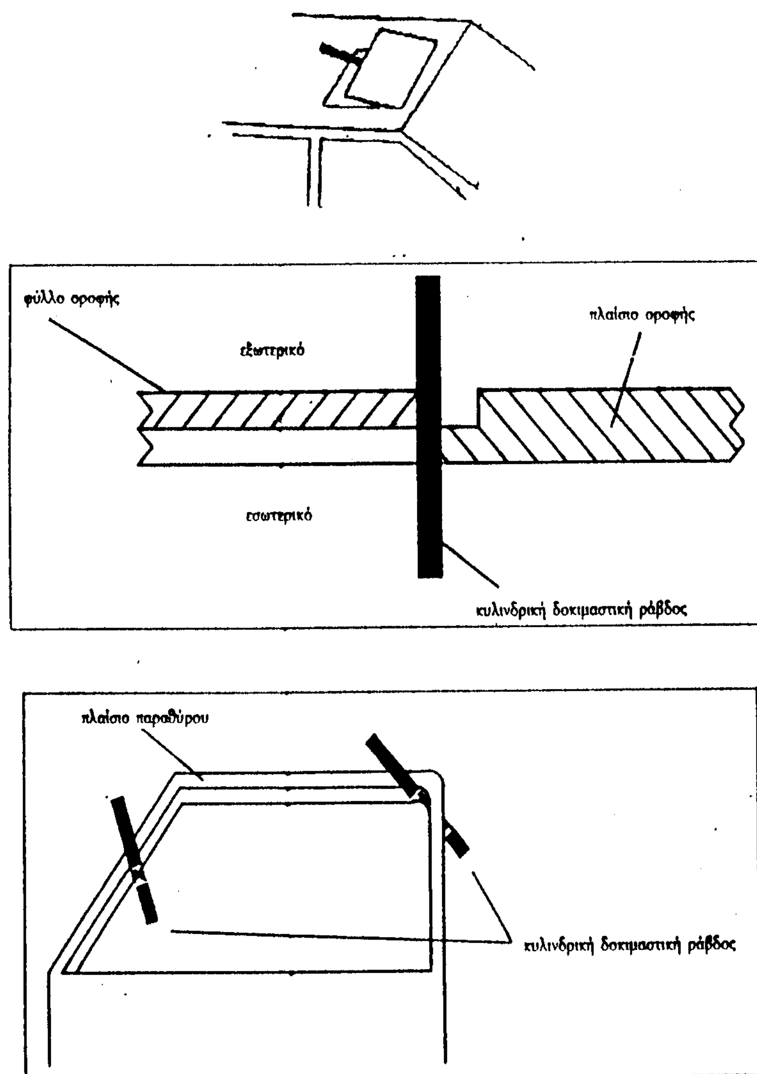
1.1. Τύπος αμαξώματος: ....

1.2 Αριθμός καθισμάτων: ....

5. Παρατηρήσεις: ....
(π.χ. ισχύει τόσο για οχήματα προοριζόμενα για κυκλοφορία αριστερά του οδοστρώματος όσο και για οχήματα προοριζόμενα για κυκλοφορία δεξιά του οδοστρώματος).

Προσάρτημα 3

ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΚΥΛΙΝΔΡΙΚΗΣ ΔΟΚΙΜΑΣΤΙΚΗΣ ΡΑΒΔΟΥ ΣΤΗ ΣΥΡΟΜΕΝΗ ΟΡΟΦΗ ΚΑΙ ΣΤΟ ΑΝΟΙΓΜΑ ΠΑΡΑΘΥΡΟΥ



Σχήμα 1

Προσάρτημα 4

ΔΙΑΚΟΠΤΗΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΟΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΔΗΓΟ

